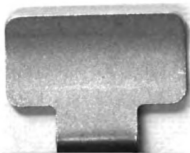
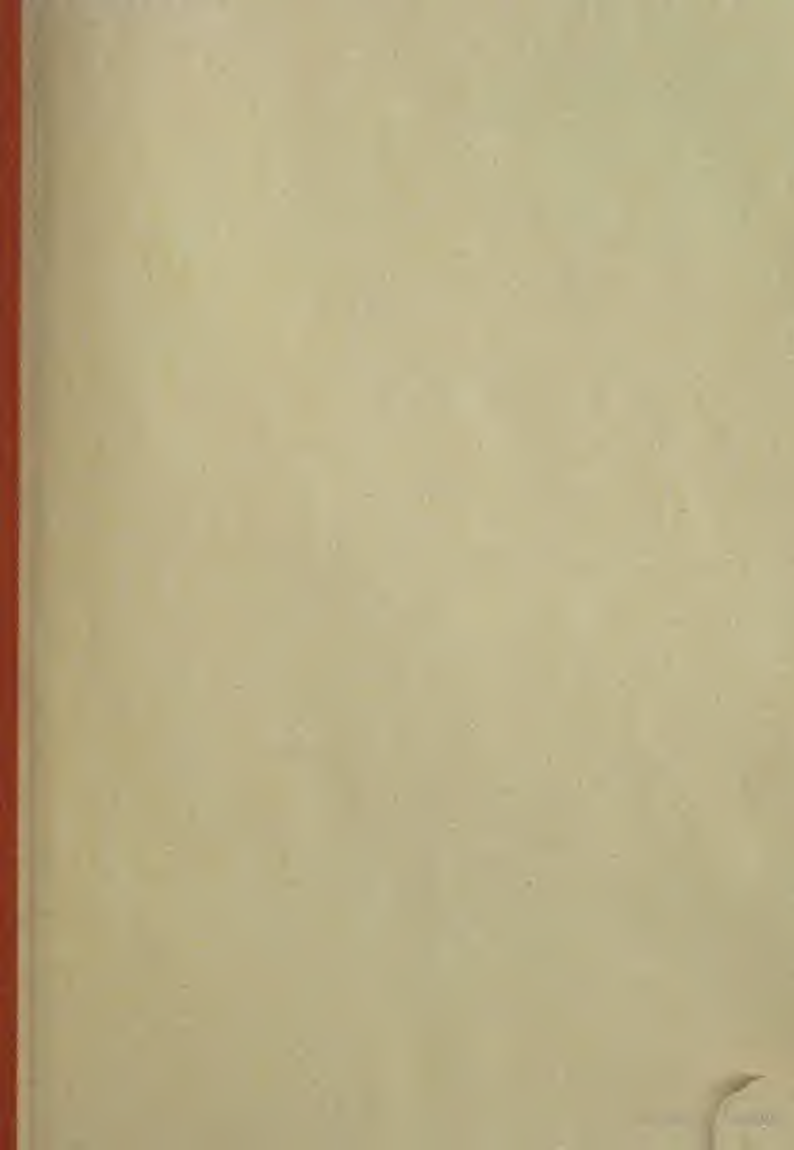


**BREVI CENNI SULLA
CONVENZIONE
DELLE FERROVIE
ROMANE
PRESENTATA AL...**

Giacomo Sacerdoti









503
19

BREVI CENNI
SULLA
CONVENZIONE
DELLE
FERROVIE ROMANE
Presentata al Parlamento il 6 Aprile 1876

G. SACERDOTI

503

19

BREVI CENNI
SULLA
CONVENZIONE
DELLE
FERROVIE ROMANE

presentata al Parlamento il 6 Aprile 1870

PER
G. SACERDOTI



FIRENZE,
STABILIMENTO CIVELLI
Via Pancale, N 39

—
1870.



La Convenzione stipulata dai Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici con la Società delle Ferrovie Romane il 30 settembre 1868, fu presentata al Parlamento il giorno 6 aprile 1870.

In quel non breve periodo di tempo, Commissioni speciali, Ministri, Segretarij, Giureconsulti e Contabili hanno successivamente esaminata, studiata, analizzata la suddetta Convenzione, e tutti i rapporti, prospetti e relazioni han concluso alla sua efficacia per il conseguimento dello scopo che il Governo e la Società si erano prefisso.

Cionondimeno alcuni timorosi, impressionati dal triste passato delle Ferrovie Romane e dal loro poco lieto presente, ne arguiscono un avvenire che lungi dal giustificare la Convenzione ne dimostrerebbe la inefficacia. — Essi dicono: non si tratta di curare un malato, ma bensì di seppellire un morto, e in questo concetto la logica della situazione è il fallimento.

A codesti timorosi si uniscono altri che avversano sistematicamente gli aiuti dati dal Governo alle Società ferroviarie, ed altri infine che avversano specialmente le Ferrovie Romane e invocano il fallimento come il modo più speditivo di esonerare lo Stato dalle sovvenzioni e meglio ancora di far rientrare nelle Casse dell'Erario le somme delle quali lo Stato è creditore.

Mi sia lecito pertanto sottoporre ai timorosi alcune considerazioni e alcune cifre, e confutare in appresso gli argomenti degli avversari.

Anzitutto un breve cenno storico del malato, giacchè sembrami non esser quistione di un moribondo. L'origine della malattia fu incontestabilmente il trattato di fusione del 1864, approvato con la Legge del 14 maggio 1863. Il germe ne fu portato dalla già Società Generale delle Strade Ferrate Romane, e da questo membro di un quadruplice connubio si sparse, a poco a poco, in tutto il nuovo corpo sociale.

La troppa parsimonia delle sovvenzioni assegnate non poté neutralizzare gli effetti del morbo latente.

Quella Società trovavasi effettivamente in condizioni disastrose, e come dicono i Francesi *a bout de ressources*.

Il trattato di fusione fu evidentemente un atto di deferenza al Governo per parte delle già Ferrovie Livornesi, che alla vigilia di veder cessato l'incubo delle costruzioni potean viver sicure sotto l'egida delle garanzie.

In quel momento voleasi ad ogni costo nelle regioni

governative e parlamentari, i grandi gruppi, tantochè tenendo conto del volume più che della sostanza si sperò creare una forza laddove invece si costituiva una gonfiezza.

La fusione divenne un fatto compiuto.

Quali furono le considerazioni speciali che indussero il Governo ad iniziare e quasi esigere la stipulazione di quel trattato? Io le ignoro. Ma è certo che dovevano essere gravissime se lo indussero a subire e far subire, come in allora da alcuno fu preveduto, una triste eredità senza beneficio di legge e d'inventario.

Scorsi appena 18 mesi la irresistibile logica dei fatti, come era ben naturale, si manifestò con la pressione dei bisogni urgenti, e dei creditori alla porta. Si ricorse ad un'anticipazione governativa di 30 milioni, e fu stipulata la Convenzione del 1866. Le parti — come è detto nel proemio di quella Convenzione — ritennero che con quel mezzo si saldassero tutte le passività; mentre in sostanza il prestito, sotto forma di anticipazione, a cui attribuivasi la capacità di risolvere, non aveva altro che quella di differire.

Perchè dunque tanta correntezza nel concederlo? La risposta è facile. Perchè il Governo che aveva propugnata la fusione e impedita forse una catastrofe della già Società Generale delle Strade Ferrate Romane, allorquando nè Governo nè azionisti italiani erano menomamente impegnati in quella impresa, non poteva disconoscere quale enormità sarebbe stato il fallimento 18 mesi dopo, trascinante dietro di sé

lo Società delle Livornesi, Maremmana e Centrale Toscana, che per la sua influenza eransi imbarcate in *quella nave senza nocchiero in gran tempesta*.

Perchè dovea comprendere perfettamente che i sacrifici fatti in virtù di considerazioni politiche, non potevano alla fin dei conti esser rappresentati da una firma al trattato di fusione senza, che questa firma presto o tardi non implicasse un aggravio qualunque vano per il Tesoro.

Perchè infine le necessità del credito e di ordine pubblico lo imponevano, essendo incontrovertibile che il fallimento delle Ferrovie Romane, e il cessare istantaneo delle costruzioni in corso, presentava pericoli che era saviezza scongiurare.

La Convenzione del 1866 può quindi reputarsi come una conseguenza della situazione creata nel 1864.

All' incominciare dell'anno 1868 s'iniziarono le trattative per una seconda Convenzione, dacchè era dimostrata la inefficacia della prima, e si stipulò al 30 settembre 1868.

Questa Convenzione è ben diversa dalla precedente.

Nel 1866 si prendevano a prestito 30 milioni. Nel 1868 si vende una linea per il prezzo di 35 milioni, e si liquidano i conti per differenze di garanzia sulla linea Bologna - Ancona, con 40 milioni da pagarsi alla Società, destinando alla dimissione di altrettanti debiti il cumulo provento.

Nel 1866 si conservavano le amministrazioni separate.

Nel 1868 si unifica l'amministrazione, e così vien

demolita quella Torre di Babele, di cui fu padre putativo il trattato di fusione. E per giungere al concreto, senza entrare nel dedalo delle cifre, la Convenzione del 1868, puntualmente eseguita, pone le Ferrovie Romane nelle seguenti condizioni di proventi ed oneri annuali:

Sovvenzioni italiane	L. 17,264,730
Garanzie Pontificie, circa »	2,000,000
Annualità delle Meridionali »	3,557,738
Introiti netti, circa (1) »	5,700,000
	L. 28,522,508
Titoli garantiti L.	10,984,934
Titoli non garantiti. . . »	12,420,000
Interessi dei Buoni del	
Tesoro, ecc. »	2,841,519 » 26,246,473
	L. 2,276,035

L'eccedenza in L. 2,275,035 spetta al pagamento delle azioni privilegiate ecc. ecc.

Ora è questa una condizione di cose da poter giustamente profetare il fallimento? Quando gli assegnamenti certi sopperiscono al pagamento delle passività intangibili, qual creditore vorrà imporlo?

Estinto dunque il debito galleggiante, eliminato l'obbligo a fare importanti costruzioni creando nuovi

(1) Oggi si è chiuso il bilancio consuntivo del 1869 e l'introito netto medio chilometrico pel detto anno è stato di L. 4120.

debiti, assicurato il servizio degli interessi e ammortamenti, il malato sarà guarito, e non avremo un morto a seppellire.

Intendiamoci bene; il malato sarà guarito se per prima condizione si è disposti a separare completamente la politica dall'amministrazione, e a non prendere per guida nei mutui rapporti altro che il senso pratico degli affari;

E se, Governo e Amministratori applicheranno alle spese non reclamate in ragione composta d'urgenza di tempo e di cosa la pena dell'ostracismo.

Tranquillizzati per quanto meglio sapevo i timorosi, eccomi agli avversi.

Fu già dimostrato come fra le spese produttive alle quali lo Stato sopprime, quella delle Ferrovie non sia seconda a nessuna; per cui non vale la pena sostenere quella tesi già strenuamente difesa. Constatiamo soltanto a coloro che deplorano esagerandole le sovvenzioni governative in favore delle Società Ferroviarie, quanto sangue uno di questi vampiri succhia dalle vene erariali.

Le sovvenzioni chilometriche assegnate alle Ferrovie Romane ascendono a L. 13,250 che costituiscono per lo Stato un aggravio annuo di L. 18,000,000 (1) circa; quali sono i compensi in cifra, che per vari titoli e in virtù della costituzione di Società ferro-

(1) La sovvenzione verrà ridotta a L. 17,264,750 per la cessione della linea da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca.

viarie lo Stato percipe? Le Ferrovie Romane pagano annualmente al Governo per taxa di ricchezza mobile

(Titoli)	L. 2,500,000
Per taxa di circolazione »	220,000
Imposta del decimo sui trasporti valutata per la sola metà »	500,000
Riduzione dalle Tariffe vigenti a favore del Governo nei trasporti fatti per suo conto in un anno »	800,000
	L. 4,020,000

Cosicchè dei 18 milioni che escono dalla Cassa ne rientrano 4 e la sovvenzione da L. 13,250 scende in fatto alla modestissima somma di L. 10,000 a chilometro, come presso a poco praticasi nelle altre Società, salvo variazioni insignificanti.

Giova ora esaminare quali potrebbero essere le cause atte ad ispirare il rigetto della Convenzione delle Ferrovie Romane?

Forse la parzialità usata a loro beneficio negli atti di concessione?

È anzi l'opposto che accade, inquantochè mentre ad altre Società congeneri lo Stato ha somministrata una sovvenzione chilometrica di L. 22,000 fino a tutto il 1869 riducendola a L. 20,000 dal 1870 in poi, quella delle Ferrovie Romane fu ed è di sole L. 13,250, per cui sarebbe piuttosto il caso che esse dicessero al Governo a loro volta; perchè se date ad altri i mezzi di vivere e prosperare, condannate noi ad

una vita di stenti? Nè credasi che questa diversità di condizioni tragga la sua ragione d'essere dalla cifra dei prodotti netti delle Ferrovie Romane, o dal costo rispettivo delle costruzioni.

Ecco le cifre:

<i>Ferrovie Romane.</i> — Prodotto chilometrico netto circa		L.	4,000
Sovvenzioni		»	13,250
Totale L.			17,250

<i>Ferrovie Meridionali.</i> — Prodotto chilometrico netto		L.	0,000
Sovvenzioni valutate nella media di un decennio dal 1865 al 1875		»	21,000
Totale L.			21,000

Quanto al costo delle costruzioni:

Per le Ferrovie Romane il costo medio chilometrico oltrepassa le 300,000 lire.

Per le Ferrovie Meridionali si può valutare al massimo 220,000 lire per le linee in esercizio, e si eleverà circa a 250,000 quando la rete ne fosse completata.

Quindi le condizioni per le Ferrovie Romane si riassumono in 4000 lire in meno per sovvenzioni e 80,000 lire in più di costo.

All'eloquenza di queste cifre non aggiungo commenti.

L'inadempimento dei lavori di costruzione?

Ma ad altre Società fu pure impossibile per forza di circostanze, l'esecuzione degli obblighi contratti, e mai per questo ne ebbero molestia veruna.

I cospicui dividendi distribuiti indebitamente agli azionisti?

Ma se i portatori delle Azioni Romane, con e senza privilegio, dovessero vivere di quel reddito, avremmo già assistito da lungo tempo a una ecatombe di morti per la fame, mentre grazie al cielo, e a lode della benignità governativa, ad altri azionisti è assicurato, e soprattutto distribuito un 5 per cento, e a farne i sonni più lieti sono in riserva depositati per essi, parecchi milioni (1).

La poca sorveglianza a cui la Società delle Ferrovie Romane fu sottoposta in ordine alla Convenzione del 1863, onde le varie amministrazioni succedutesi da quell'epoca, abbiano impunemente potuto dilapidare gli assegnamenti sociali?

Ma ai giorni nostri con tanta facilità a sospettare, nissuno ch'io mi sappia ha mosso accusa contro quelle Amministrazioni, alle quali mancarono, (ed è tutto dire), perfino i calunniatori. Né è da tacersi, che all'esame del sindacato governativo in permanenza, oculato e vigile, tutto è sottoposto dalle più gravi deliberazioni fino all'emissione di un mandato di 50 centesimi.

(1) Le Ferrovie Meridionali distribuirono nel 1868 L. 25 per Azione, lasciando L. 15 alla Riserva.

(Vedi *Risconto*).

Alle Ferrovie Romane anche *de minimis curat* *proctor*.

Il cattivo servizio o le troppo elevate tariffe?

Quanto ai viaggiatori non odonsi lamenti, ed i ribassi introdotti nelle tariffe, invocate ad esempio perfino nell'ultimo Congresso delle Camere di Commercio in Genova, han fatto vieppiù sentire per lo aumentato traffico la insufficienza di materiale mobile, al quale la Società potrà supplire in virtù di transazione fatta col Governo in ordine all'art. 3 della Convenzione.

Sarebbe finalmente la triste impressione prodotta dal constatare che al trattato di fusione del 1864 fece seguito la Convenzione del 1866, e poco dopo quella del 1868 onde il timore che si perduri a differire senza risolvere? ma vivaddio, un atto di concessione ad altra Società nel 1861, con garanzia di prodotto lordo a 20 mila lire, e 20 milioni di sussidii, impedi forse una nuova Convenzione del 1864? un'anticipazione nel 1866, ed una Convenzione nel 1868?

E nel 1864-66-68 cosa si è fatto in sostanza con quelle Convenzioni? se non che aggiungere concessioni e benefizii ad una Società maggiormente retribuita delle altre? sicchè quanto non furono sufficienti a risolvere 22 mila lire e 20 mila di sovvenzione e 20 milioni in dono, vorrete imporre all'ente cui fu assegnato lire 13,250 e datogli in regalo di sponsali l'eredità del Mirès e tre linee parallele, la prova provata e matematica che per sempre basterà a sè stesso?

Ma non è tutto ancora, poichè se considerazioni di

giustizia distributiva e di equità sovrabbondano in favore delle Ferrovie Romane, non vien meno in appoggio, una sequela di fatti compiuti.

Nel gennaio 1869 in perfetto accordo col Governo la Società delle Ferrovie Romane, attendendo la sanzione legislativa, e l'eseguimento della Convenzione ha

1.° Eseguita le prescrizioni indicate negli art. 3 e 4 della Convenzione.

2.° Eseguito quanto prescriveasi negli ultimi due paragrafi dell' articolo 6.

3.° Eseguito il primo paragrafo dell' articolo 9.

4.° Dato esecuzione all' articolo 10.

5.° Dato esecuzione all' articolo 120.

6.° Eseguita le prescrizioni dell' articolo 14.

7.° Data esecuzione all' articolo 15.

8.° Eseguito quanto è prescritto nei paragrafi *a-b*.

Ciò significa che le ferrovie Romane han già fatto:

Transazioni, accordi con i creditori, assemblee generali, cessioni d'esercizio, esazioni di 11 milioni in oro, pagamenti idem, servizi cumulativi in due principali stazioni, contratti con costruttori, accettazione di nuovi statuti, e applicazione di nuove tariffe.

Astrazione fatta dai vagheggiatori della tela di Penelope, parmi non potersi disconoscere l'importanza emergente dal complesso dei fatti sopra accennati.

Ciò nondimeno nè storia, nè cifre, sono bastanti a disarmare gli avversari.

Havvi chi dice al Governo da uno stallo della Camera « abbandonate le Romane ad un destino dal

» quale non si possono in modo alcuno salvare, im-
» padronitevene in forza della vostra ipoteca, ripren-
» derete i vostri denari e guadagnerete l'utile netto
» dell'esercizio. Tutto quello che guadagnerete per la
» caduta delle Romane lo impiegherete a sostenere
» le Meridionali obbligandole a compiere le linee
» del Mezzogiorno. »

In una parola spogliate Tizio ed arricchite Cajo.

E ciò — quando per le condizioni fatte, dopo aver percorso la *via-crucis* degli espedienti, onde evitare il *calvario* del fallimento anzichè chiedere (come quasi ne avrebbe il diritto) un aumento di sovvenzioni, si limita soltanto a concordare che le si lasci vendere una parte del suo patrimonio per pagare una parte de' suoi debiti, risponderle cortesemente *dopo 20 mesi di aspettazione*: — Vai in malora! Allo Stato è lecito avere, fra le Società Industriali, i suoi beniamini ed i suoi paria. —

Ma tutto ciò è presto detto. — Sarebbe per avventura così presto fatto? A costo di passar per temerario, mi permetto dubitarne.

Primieramente sembrami che i fallimenti non nascano come i funghi; che lo stato di fallimento debba avere certi caratteri suoi propri e speciali; che se è vero trovarsi la Società delle Ferrovie Romane in quello stato, siccome oggi non ha nè più debiti nè più patrimonio di quanto aveva nel 1866, è probabile che il fallimento verrebbe retrotratto a quell'epoca. — Ma non basta; forse converrà fare ancora un passo indietro poichè avendo nel 1865 presso a poco lo stesso pa-

trimonio e gli stessi debiti, v'è il caso che il fallimento coincida (cosa singolarissima) colla legge e col trattato di fusione. Chi avrebbe detto all'egregio Relatore della legge sulla costituzione dei grandi gruppi delle Società Ferroviarie, che tanta dottrina e tanta splendidezza di forma dovean servire a creare una novella Società in stato di fallimento?

Retrotratto il fallimento all'epoca determinata dai Tribunali, credo che nessun creditore ipotecario, chirografario, singolo o Governo che sia, possa impadronirsi del patrimonio del fallito; vi è qualcuno cui appartiene questo patrimonio ed è (mel perdoni l'ombra di M.^r de La Palisse al quale faccio concorrenza) la massa de'creditori. Ora la Società delle Ferrovie Romane ne ha parecchi, i quali non starebbero al certo con le mani alla cintola, spettatori impassibili di una spoliazione a loro carico. In conclusione, parmi tanto vero il credito dello Stato verso le Ferrovie Romane, quanto è vero che quel credito non dà al Governo niente affatto il diritto d'impadronirsi dell'attivo sociale e disporne a suo talento.

Sempre nella ipotesi di retrotrazione i Tribunali sarebbero chiamati a decidere:

Quali e quante operazioni già fatte dovrebbero considerarsi nulle ed irrite; Se il Governo creditore potesse o meno esercitare il diritto di compensazione; Se le sovvenzioni assegnate ai titoli garantiti, e specialmente alle Azioni Livornesi che rappresentano parte del capitale sociale dovessero in caso di fallimento appartenere alla massa dei creditori; Se i

portatori delle obbligazioni non garantite han diritto di presentarsi come creditori nella loro totalità, ossivero quali debbano far carico alla linea Bologna-Ancona; Se la ipoteca iscritta a favore del costruttore delle linee pontificie e già pontificie, non ancora saldato, abbia o no una prelazione; e finalmente tutte le quistioni impreviste, non che una numerosa schiera d'incidenti che potessero sorgere dalle quistioni stesse.

Per vero dire, il Governo ha avuto assai più intelligenza della situazione che tutti i cacciatori di bancarotta; poichè col fallimento il Governo provoca un disastro, crea una pepiniera di liti interminabili nelle quali è indubbiamente trascinato, e sommergendo il debitore fa naufragare il credito.

D'altra parte, l'eseguimento della Convenzione assicura il Governo di rientrare quando che sia nel suo credito, e rende probabile un componimento, mediante il quale possa il Governo stesso essere in tutto o in parte rimborsato ben presto del suo credito; e nella più dannata ipotesi non peggiora la sua condizione come creditore, quando migliorano quelle del debitore.

Questo e non altro è il risultato pratico della Convenzione stipulata il 30 settembre 1868.

Dimostrare che una Convenzione è utile e giusta equivale ad aver certezza *a priori* che verrà sanzionata.

Se ciò avviene, e al fallimento non saranno concessi gli onori di una proposta, avrò rotta una lancia contro i mulini a vento e ne sarò lietissimo.

Firenze, maggio 1870.

G. SACERDOTI.

